Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

127

Vragen van de leden **Remco Dijkstra** en **Visser** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de manipulatie van modellen aangaande luchtkwaliteit* (ingezonden 3 september 2015)

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 28 september 2015)

Vraag 1
Kent u het artikel «Manipulatie modellen over luchtkwaliteit; ambtenaren Utrecht passen gegevens voor berekening aan»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2, 3 en 4
Hoe oordeelt u ten aanzien van het feit dat rekenmodellen voor luchtkwaliteit handmatig worden aangepast door gemeenteambtenaren? Herkent u zich in de term «manipulatie»? Zo nee, waarom niet?
Zijn er wettelijke voorschriften waar het gebruik van data en modellen aan gehouden is, zodat «sturing naar de gewenste uitkomst» voorkomen wordt? Zo nee, op welke wijze wordt dan een objectieve en herleidbare toepassing van lokale rekenmodellen, naast landelijke modellen, geborgd? Wat zijn de reikwijdte en juridische werking van lokale rekenmodellen?
Hoe beoordeelt u subsidieaanvragen in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het instellen en uitbreiden van milieuzones en de luchtkwaliteitsrapportages zelf, als de data op deze wijze wordt aangepast? Is de informatie in uw ogen nog wel voldoende herleidbaar en betrouwbaar? Hoe gaat u om met de prognoses uit Utrecht, als deze worden gebruikt om bovenwettelijke maatregelen, zoals overbodige milieuzones, in te stellen op het terrein van luchtkwaliteit?

Antwoord 2, 3 en 4
Ja, er zijn wettelijke voorschriften. Deze zijn vastgelegd in de «Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007» en deze regeling is gebaseerd op de Europese Richtlijn inzake luchtkwaliteit. Deze regeling schrijft voor welke

[1] De Telegraaf, 27 augustus 2015, ««Manipulatie» modellen over luchtkwaliteit; Ambtenaren Utrecht passen gegevens voor berekening aan».

ah-tk-20152016-127
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

rekenmodellen gebruikt moeten worden bij de beoordeling van de luchtkwaliteit. Deze rekenmodellen worden toegepast in de monitoring van de luchtkwaliteit in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).
De rekenmodellen die worden toegepast bij berekening van de luchtkwaliteit in het kader van de NSL-monitoring worden beheerd door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). De gemeente kan deze rekenmodellen niet aanpassen. Er bestaat geen lokale vrijheid voor gemeenten voor het aanpassen van rekenmodellen voor luchtkwaliteit. Ik kan mij dan ook niet vinden in de term manipulatie.
De voorgeschreven rekenmodellen berekenen de luchtverontreiniging langs een weg, op basis van wegkenmerken en gegevens over het verkeer op deze weg, zoals verkeersintensiteit en samenstelling van het verkeer. De te gebruiken verkeersgegevens over het verkeer zijn niet wettelijk voorgeschreven, maar zijn afkomstig uit verkeersmodellen van de betreffende wegbeheerder.
De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het actualiseren van de wegkenmerken en verkeersgegevens voor de gemeentelijke wegen die deel uitmaken van de NSL-monitoring. De gegevens die verkeersmodellen opleveren, vormen de invoer voor de rekenmodellen die de luchtkwaliteit berekenen. Om de kwaliteit van de invoer te borgen controleert het RIVM, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, jaarlijks steekproefsgewijs de kwaliteit van de invoergegevens die gebruikt worden in de NSL-monitoring. Hiermee is invulling gegeven aan de motie Van Tongeren (kst. 30 175, nr. 117).
De uitkomsten van de steekproeven worden verwerkt in de jaarlijkse NSL-monitoring. Ten aanzien van de kwaliteit van de invoer door de gemeente Utrecht zijn door het RIVM de afgelopen jaren geen bijzonderheden geconstateerd[2]. Er zijn geen aanwijzingen dat de gegevens die worden gebruikt niet betrouwbaar zijn.
Het is de verantwoordelijkheid van het lokale bestuur om te bepalen welke maatregelen worden ingezet ter verbetering van de luchtkwaliteit. De rijksoverheid geeft geen oordeel over de lokale maatregelen die in het kader van het NSL worden voorgenomen of uitgevoerd.

Vraag 5
Nemen de verkeersbewegingen, ondanks de crisis en ook in de auto, ook de afgelopen jaren niet gewoon toe, ondanks verwoede pogingen van bepaalde bestuurders om de automobilist de stad uit te pesten? In hoeverre snijdt dan de kritiek en werkwijze van Utrecht (en legitimatie) om zelf de modellen aan te passen nog hout? Indien dat niet het geval is, gaat u hier dan tegen optreden?

Antwoord 5
De ontwikkeling van de verkeersbewegingen kan per weg sterk verschillen. In grote steden is veelal sprake van een afname van verkeer in de binnenstad. Dat kan gepaard gaan met een toename van het verkeer op de ontsluitingswegen en ringwegen.
De wijze waarop verkeersbewegingen zich ontwikkelen in een stad volgt uit gemeentelijke verkeersmodellen. Deze verkeersmodellen werken met prognoses. In het geval van Utrecht zijn deze afgestemd in regionaal verband met de omringende gemeentes, provincies en Rijkswaterstaat.
Verkeersmodellen worden periodiek aangepast, waarbij nieuwe inzichten worden meegenomen waaronder telgegevens. De verantwoordelijkheid voor het beheer van de verkeersmodellen ligt bij de wegbeheerder. De uitkomsten van de verkeersmodellen vormen de input van de NSL-monitoring. Om de kwaliteit van de invoer te borgen, controleert het RIVM, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, jaarlijks steekproefsgewijs de kwaliteit van deze invoergegevens.

---

[2] Zie bijvoorbeeld «Monitoringsrapportage NSL 2013: Stand van zaken Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit», van Zanten MC, van Alphen A, Wesseling JP, Mooibroek D, Nguyen PL, Groot Wassink H, Verbeek C, RIVM Rapport 680712005, 2013

Vraag 6
Zijn er meer steden in Nederland die zelfstandig de landelijke rekenmodellen van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) voor luchtkwaliteit aanpassen aan hun eigen omstandigheden? Zo ja, welke? Hoe oordeelt u in dit kader ten aanzien van de in 2014 doorgevoerde snelheidsverlagingen, zoals op de A10-west in Amsterdam? Klopt het dat er in deze casus ook een verschil was tussen landelijke en gemeentelijke metingen?

Antwoord 6
Het RIVM is verantwoordelijk voor het beheer van de voorgeschreven rekenmodellen voor luchtkwaliteit. Steden kunnen deze rekenmodellen niet aanpassen. Wel zijn steden verantwoordelijk voor de verkeersgegevens op gemeentelijke wegen die de invoer vormen voor de berekening van de luchtverontreiniging.
In het specifieke geval van de A10 West ging het om afwijkingen tussen concentratieberekeningen op basis van landelijke standaard rekenmodellen, zoals toegepast door Rijkswaterstaat als beheerder van deze weg, en metingen op basis van een GGD-meetpunt.
Voor de motivatie over de aanpassing van de maximum snelheid op de A10 West verwijs ik u naar de brief van 25 februari 2014 (kst. 32 646, nr. 42).

Vraag 7
Wat vindt u van deze «lokale vrijheid»? Deelt u de mening dat dit op geen enkele wijze een vrijbrief mag zijn voor persoonlijk hobbyisme op kosten van de belastingbetaler om bovenwettelijke milieumaatregelen te nemen, zoals de overbodige milieuzones? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke acties heeft u ondernomen of gaat u ondernemen? Erkent u dat de suggestie in Utrecht is gewekt dat data, modellen en daarmee uitkomsten naar eigen lokale inzichten kunnen worden aan- en toegepast?

Antwoord 7
Er bestaat geen lokale vrijheid voor gemeenten voor het aanpassen van het landelijke rekenmodel. Ik kan me dan ook niet vinden in de bewering dat Utrecht uitkomsten naar eigen inzicht kan aanpassen.

Vraag 8
Deelt u de mening dat landelijke rekenmodellen voldoen en daarnaast toereikend zijn en dat ten behoeve van de betrouwbaarheid en kwaliteit, voor de herijking en het updaten van de rekenmodellen altijd het RIVM aan zet is en dat dit niet bij gemeentelijke ambtenaren thuishoort? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8
Zoals ik bij antwoord 2–4 heb aangegeven, is het RIVM de aangewezen partij om de kwaliteit van de landelijke luchtkwaliteitmodellen te borgen. Ik heb er dan ook het volste vertrouwen in dat de kwaliteit van de landelijke rekenmodellen voldoende gewaarborgd is.